

Concertation Franchissement JJ Bosc

Atelier impact du 16 novembre Floirac session 1

> *Compte-rendu*

Préambule : ce compte rendu n'est bien sur pas exhaustif des échanges et restitutions ayant été produits lors de cet atelier mais fait synthèse des principaux points émergents. **Il est fait par et sous la responsabilité de l'équipe d'animation.**

1. Ordre du jour

- 18h-18h30** **Introduction (séance plénière)**
- ✓ Contexte et objectifs de la séance
 - ✓ Présentation des enjeux
- 18h30-19h50** **Tables-rondes** (3 tables de 8/14 participants en parallèle)
- 19h50-20h20** **Restitution des débats (séance plénière)**

Questions transversales posées en tables rondes

- *Quelle cohérence générale du projet avec les critères du développement durable ?*
- *Nuisances et pollution (bruit, air, etc..)*
- *Préservation en termes de biodiversité des berges au droit du franchissement*
- *Préservation des fonctionnalités hydrologiques et des écosystèmes*
- *Cohérence du projet et de ses raccordements avec les contraintes « risques d'inondation »*
- *Reconquête des rives de la Garonne, espaces verts*
- *évaluation du projet en termes d'impact sur la mixité sociale*

1. Les grands enjeux ayants émergés des tables rondes

Table ronde 1 : (7 personnes de Floirac, 7 personnes de Bègles)

- ✓ Une des questions principales abordées est celle des **nouvelles conditions de circulation induites par le nouveau franchissement**.
 - Le plan de circulation au niveau des débouchés du pont, de chaque côté, va-t-il modifier les quais et comment?
 - Va-t-il déplacer la circulation sur les périphéries
 - En ce qui concerne la circulation dans le centre de Floirac, la question est de savoir comment le pont va déboucher sur Floirac?
 - S'il s'agit d'un pont de circulation classique, pourquoi faire passer la circulation dans le centre, à travers des zones habitables?
- ✓ **La question des transports en commun** est également vue comme déterminante pour diminuer la place des véhicules particuliers donc de l'impact général du futur franchissement et des nouvelles circulations induites
 - S'il y a un pont, il faut un réseau de transport en commun fiable (beaucoup de pannes sur Floirac).
 - Il faut absolument améliorer les transports en commun pour ne pas augmenter le nombre de voitures (Qu'en dit le PDU ?... Plan des déplacements urbain).
 - .
- ✓ La question de l'impact sur la mixité sociale est identifiée, au même titre que celle du pont à « caractère urbain », mais les réponses semblent difficiles à apporter. Il y a un besoin d'éclaircissement à ces sujets.
- ✓ Des questions sont posées sur les différentes options de raccordement et leurs impacts en termes de nuisances (bruits, fluidité de la circulation, ..)
- ✓ La question des inondations est rappelée, notamment en termes d'aménagement spécifiques coté Floirac.

Enfin, d'un point de vue plus général, on peut ressortir les éléments suivant :

- Il ne faut pas aménager Bègles en engorgeant Floirac
- Il peut être intéressant de replacer le projet dans un périmètre élargi (grand contournement, autres franchissements,...)
- Au regard du nombre important de projet sur le même territoire et dans des calendriers relativement proches, il est important de disposer d'une vision d'ensemble qui permettrait de mieux cerner les enjeux du franchissement et ses impacts potentiels.

Table ronde 2 : (3 personnes de Floirac, 2 personnes de Bègles, 3 personnes de bordeaux 1 élu)

- ✓ Le thème le plus important de ce groupe concerne **les nuisances sonores**, notamment avec la circulation liée au MIN et ses camions d'approvisionnement. Le problème de la circulation des poids lourds sur les deux berges est donc à nouveau posé. L'étude de circulation répond en partie mais il y a besoin d'éclaircissements, notamment sur la façon dont elle se ventile dans les villes. De même, les différents types de raccordements génèrent des impacts sonores différents. La question des surfaces de roulement plus ou moins bruyantes et des caractéristiques de l'ouvrage

plus ou moins favorables à la diffusion du bruit sont notées. Des éclaircissements sur ces points sont demandés.

- ✓ **La protection de la biodiversité** est un souci, aussi pendant les travaux. Comment protéger les espèces, en particulier les espèces endémiques ? Cela n'apparaît pas dans les études au stade actuel. Les berges de la Garonne seront en partie reconquises côté Bègles mais, côté Floirac, elles sont encore aujourd'hui assez sauvages. La requalification des voies sur berges à Bègles va modifier la circulation avec report sur l'autre rive coté Floirac. Comment préserver ces espaces pendant la construction et après ?
- ✓ **Impacts des travaux et de l'ouvrage sur les risques d'inondation.** Un exposé a été fait en séance sur les risques d'inondation mais ce n'est pas très rassurant pour les participants. Sur les zones d'expansion (cf. PPRI), il y a des habitations. L'exposé sur les inondations devrait être fait aux autres groupes. L'architecture du pont va avoir des impacts sur la circulation de la Garonne, plus ou moins fort en fonction des choix retenus, en lien avec les usages qui en seront faits, A priori, le pont JJ Bosc aurait nettement moins d'impacts que les autres ponts, notamment le pont de pierre.
- ✓ Du fait qu'on favorise la circulation et que les secteurs proche du futur pont soient en phase de requalification, on peut craindre un renchérissement du coût des terrains et plus largement du logement. Comment dans ce cadre préserver la mixité sociale ?
- ✓ Il ne faut pas oublier les coûts d'entretien du pont dans les critères de choix entre les différents types d'ouvrage.

Table ronde 3 : (8 citoyens, 1 élu – 50-50 Bègles/Floirac)

- ✓ La question des **effets des travaux et de l'ouvrage en service** est posée :
 - sur la circulation,
 - sur les parkings,
 - sur la population si rééquilibrage du trafic
 - sur les écosystèmes, en particulier sur les berges. (avec la zone NATURA 2000)... il conviendrait d'ailleurs de corriger impérativement la mention suivante dans les documents d'études d'impacts : il y est dit que « les berges côté Floirac sont artificialisées. » - C'est faux. « Ces berges de Garonne - côté FLOIRAC - sont naturelles »

Pour avancer sur ces sujets, le groupe demande des informations précises sur la circulation attendue (les flux, les trafics et les modèles utilisés)

- ✓ **Pour le bruit**, celui-ci est également dépendant du trafic. La limitation des vitesses de circulation et des tonnages est elle envisageable ?
- ✓ En ce qui concerne **les avis des municipalités**, il est important de les avoir. Dans une concertation, c'est bien que les usagers s'expriment mais il faut aussi que la municipalité s'exprime. Il faudrait avoir un compte rendu des discussions/concertations qui ont déjà eu lieu en dehors de celle conduite par la CUB. L'investissement des élus locaux dans le dispositif de concertation doit être amplifié de telles sortes que la parole des citoyens qui s'y expriment soit portée au niveau communautaire.
- ✓ Question de **l'effet sur la population et les écosystèmes** :
 - les PPRI (inondations, berges naturelles, ...)
 - étude des dangers
 - incidence sur Natura 2000
 - effet de vibration lié au terrain argileux et marécageux qui provoque des dégâts sur les habitations (fissures) et nuisances sonores avec vibration des fenêtres. (compte tenu de la nature du sous-sol, une étude serait à réaliser par la CUB concernant la propagation

par le sous-sol des vibrations, des ondes et des bruits au niveau des habitations et des équipements.)

- ✓ **Phasage des projets** (Euratlantique, LGV...) Cela représente au moins 10 ans de travaux. Quelles nuisances, quelles interactions entre tous ces projets? Il faut mettre en interaction tous ces projets pour dégager une vision d'ensemble de la planification des travaux et intégrer la gestion des perturbations sur les populations. (la cartographie du bruit avant, pendant et après travaux en particulier).

2. Synthèse et points clés pour la session 2 du 30 novembre

Synthèse de l'animateur :

- ✓ il apparait une vraie difficulté à séparer ce qui relève de la mobilité et des impacts, ces deux notions étant fortement imbriquées. Il faut développer, la prochaine fois, les hypothèses liées aux modèles de déplacement, ceux-ci produisant des niveaux d'impact différents.
- ✓ Impacts sur le foncier. Y a-t-il une réponse politique à cela? (PLU, etc..)
- ✓ La question de l'avis des municipalités sur le projet. Il faut que les politiques disent un peu plus où ils veulent aller, notamment en dégagant une vision d'ensemble des aménagements programmés. Ce serait bien à ce titre d'avoir un schéma du phasage temporel des projets. Cela permettrait d'avancer sur la question de leurs interactions.
- ✓ Pont urbain : ce n'est pas simplement la taille du tuyau qui importe, c'est aussi la manière dont il se déverse de chaque côté. La question des raccordements du futur ouvrage est donc fondamentale.

Au regard de ce premier atelier, on peut proposer de travailler prioritairement sur les points suivants :

- Les différents types de raccordement et leurs impacts en termes de bruit et de trafic,
- Les conditions d'optimisation de l'usage des transports en commun et de la voiture,
- La gestion des inondations
- Les impacts sur les milieux naturels avec un focus sur la question du traitement des berges, différent rive droite ou gauche
- La ventilation des nouveaux reports de trafics induit par le pont au niveau des quartiers.

Cette liste restreinte n'est bien évidemment pas limitative des thèmes qui peuvent être abordés dans le cadre du second atelier.

3. Les besoins d'informations complémentaires pour la session 2 du 29 novembre

- Des éléments précis sur la circulation des poids lourds liée au MIN (nombre, type, provenance, horaire, etc...)
- Une analyse plus détaillée des différents types de raccordements envisagés et de leur performance en termes de maîtrise du bruit ou de ventilation des flux dans les quartiers

- Les grands éléments relatifs à la prise en compte des éléments « risques d'inondation »
- Présentation d'un scénario optimisé en termes de vitesse de circulation et de limitation des tonnages pour avoir son incidence en termes de flux sur le pont
- Projet de parcs relais multimodaux, de schéma de transports collectifs à ouverture de l'ouvrage et à horizon 2025 (phasage)

PROJET